

Gutierrez Sobral

Canal de Panama



G. SOBRAL

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

CANAL DE PANAMÁ



MADRID

IMPRENTA DEL FOMENTO NAVAL

San Bernardo, 19

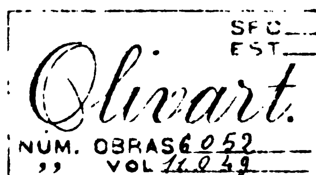
1908

SOBRAL

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

CANAL DE PANAMÁ

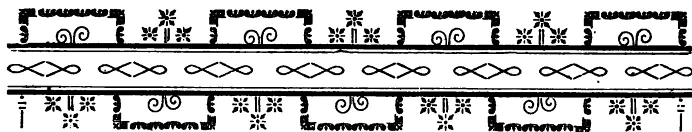




MADRID
IMPRENTA DEL FOMENTO NAVAL
San Bernardo, 19
1908

dsu deleguindi an-
nanquet de Olevait
unui bulunum de
apum

J G Solz



CANAL DE PANAMÁ

La conveniencia de la ruptura del istmo de Panamá se acentúa cada día y es más intensa la conveniencia para los Estados Unidos, porque posee esta República costas dilatadas en las aguas del Pacífico y del Atlántico, que tiene que poner en comunicación rápida con su flota militar por razones de órdenes táctico y estratégico.

Estas razones, más que ninguna otra, influirán en la República americana para llevar á cabo la obra que ha emprendido, primero por Nicaragua y ahora por Panamá, para seccionar en dos el continente de los Andes.

Ese canal acortará grandemente la distancia entre sus separadas costas, y facilitará la mutua ayuda de sus barcos para su defensa, con economía de tiempo y de dinero, y aumentará, como consecuencia lógica, el valor táctico y estratégico de sus escuadras; pero á pesar de esas ventajas que en el concepto marítimo-militar proporcione el canal, no decidirá con garantía eficaz y seguridad de sus puertos del Pacífico y del Atlántico, el sostenimiento de una escuadra ó flota que indistintamente se traslade para sus operaciones, de un mar á otro.

El paso de un canal en tiempo de paz, ofrece siempre peligros de su interrupción por los muchos accidentes propios del tráfico, y con la interrupción, la paralización del movimiento de los buques; en tiempo de guerra se suman á los accidentes naturales del tráfico los que el enemigo, burlando la vigilancia, puede ofrecer: y si en las circunstancias normales una demora en las navegaciones de los buques de combate de un mar á otro no tiene importancia, en tiempo de guerra puede ser fatal para el éxito de las operaciones: Los Estados Unidos tienen necesidad, aun cuando sea un hecho el canal, de grandes flotas independientes en sus dos mares como medida de prudencia y previsión para el caso de una guerra.

Recuérdese que el año que Inglaterra bombardeó Alejandría y emprendió sus operaciones sobre el Egipto, no se interceptó el Canal de Suez por las tropas de Arabi-pacha, por razones ajenas á la posibilidad que tuvieron de hacerlo.

En las páginas del estudio del Canal de Panamá, estudio marítimo-militar de que es objeto este trabajo, se encontrarán todas las razones, datos y argumentos que expuse al escribir, estando de agregado naval en la Legación de España en Washington, en 18 de Junio de 1896, una Memoria sobre el Canal de Nicaragua, porque éste era el sitio donde entonces se proyectaba hacer: Memoria que poco después publiqué en la Habana, siendo, previa autorización de mi parte, traducida y publicada en *North American Review* de los Estados Unidos.

Algún tiempo después, me vi obligado á tratar en una Conferencia este asunto del canal, en la *Unión Ibero-Americana*, y como ya había el Gobierno de los Estados Unidos decidido hacerlo por Panamá, intitulé la Conferencia «Canal de Panamá», aunque el objetivo principal del estudio es independiente del sitio en que se corte el istmo andino.

CONFERENCIA

DADA POR

GUTIERREZ SOBRAL

EN LA UNIÓN IBERO-AMERICANA

EL DÍA 29 DE JUNIO DE 1905

Señoras y señores:

Todavía resuena en este salón, el eco de las palabras de los ilustres conferenciantes que me han precedido en este puesto y que tan grata impresión supieron dejar en el ánimo de sus oyentes, no sólo por la belleza en la exposición de las ideas, sino también por el caudal de sus conocimientos. Hoy vengo yo á levantar mi humilde voz, y, desgraciadamente, tendrá que ser una nota discordante en ese armonioso eco; y digo que tendrá que ser una nota discordante, porque carezco en absoluto de dotes oratorias y no poseo tampoco la vasta ilustración de mis dignísimos predecesores. Apelo, por consiguiente, á vuestra benevolencia é imploro vuestra indulgencia, en la confianza de que habréis de concedérmela, porque ese bello sentimiento va encarnado siempre en personas como las que me honran en estos instantes con su presencia, que se hallan dotadas de un claro entendimiento y de gran cultura. Vuestra inteligencia y vuestra rectitud de conciencia serán mis jueces; yo me presento ante vosotros como reo convicto y confeso; espero vuestro perdón.

Todos los temas que pasaron por mi mente cuando

pensé en elegir uno para esta conferencia me parecían superiores á mis escasas fuerzas; pero como no tenía más remedio que decidirme por uno, escogí el referente al Canal de Panamá; y no es porque vaya á hablar del Canal de Panamá precisamente, sino del canal interoceánico, de ese canal que se proyecta desde hace muchos años para unir las aguas del Pacífico con las del Océano Atlántico.

Dados los estrechos límites de una conferencia, hay que reducir las fases que puede abarcar el estudio de ese proyectado canal. Su examen desde el punto de vista histórico, me ocuparía largo tiempo; su estudio desde el punto de vista de las negociaciones diplomáticas, en que han intervenido tantas naciones, me obligaría también á ser muy extenso, y, finalmente, el tratarlo desde el punto de vista financiero y discutir técnicamente cuál es el sitio más conveniente para abrir dicho canal, nos llevaría, no á una, sino á muchísimas conferencias. Así, pues, voy á ocuparme del expresado canal desde el punto de vista marítimo, comercial, y hasta estratégico con relación al mundo entero, y especialmente con relación al continente americano.

Sabéis todos perfectamente que desde hace mucho tiempo se intenta unir las aguas del Pacífico con las del Océano Atlántico; primero para dar mayor facilidad á la comunicación entre las costas occidentales del continente americano y las costas orientales del mismo continente, y segundo para ahorrarse la penosa navegación que tienen que hacer hoy los barcos doblando el cabo de Hornos, que ya de por sí es bastante tormentoso.

Primeramente se proyectó la construcción de ese canal por Panamá, y fracasó el proyecto por razones de índole financiera, aparentemente. Después se ideó hacerlo por Nicaragua, creyendo que sería más factible, por poder utilizar el río San Juan y el lago de Nicaragua, que vendrían á desempeñar en el canal de que se trata, igual servicio que el de los lagos Amargos en el Canal de Suez. Y prescindiendo ya de canales, se estudió

el medio de transportar los barcos que fueran del Atlántico al Pacífico, en un ferrocarril que había de cruzar el istmo de Tenhuantepec, ferrocarril de cuatro vías, y sobre ellas unas vagonetas ó coches especiales para recibir el barco, arrastrarlo y largarlo luego en el otro mar. Semejante procedimiento no es nuevo: tiene aplicación en algunos sitios, uno de ellos en Fundy, pero sólo sirve para transportar barcos pequeños, de mil á dos mil toneladas; esta operación de arrastrar un buque la vemos todos los días en esos sitios donde hay varaderos; pero habiendo adquirido los trasatlánticos modernos tonelaje tan exorbitante, toda vez que los hay, no ya de diez mil, quince mil, sino de veinte mil toneladas y algo mayores, ¿cabe que se pueda pensar en confiar á un procedimiento como el indicado el transporte de una mole tan enorme, cuando el menor impedimento que hubiera en el camino sería suficiente para que el barco quedara completamente varado en tierra, no quedando entonces otro recurso que el de desguazarlo y sacarlo en pedazos? De modo que este proyecto ha sido ya en absoluto desechado.

No obstante el fracaso financiero ocurrido en Panamá, la fuerza de las circunstancias ha hecho renacer la idea, á punto ya de realizarse, de construir el canal en ese mismo sitio. Por la necesidad que sienten los Estados Unidos, hacia ese sitio va encaminada la realización del proyecto, aunque tiene también sus grandes dificultades, siendo una de ellas la de que ese canal interoceánico, que ha de unir las aguas del Pacífico con las del Atlántico, no puede ser un canal de nivel, como sucede con el de Suez, sino que tiene que ser un canal con esclusas, para ir remontando la cordillera de los Andes por la parte más baja. Hay en determinado sitio del trayecto que ha de recorrer el canal, un río que tiene inundaciones periódicas, y esas inundaciones anegarían las esclusas, cuyo peligro se evita elevándolas; pero también hay que elevar el agua de esas esclusas, á fin de que tengan la bastante para recoger el barco. Mas prescindiendo de

ese inconveniente técnico, del financiero y hasta del diplomático, el hecho es que el canal interoceánico no se ha realizado todavía; y no se ha realizado todavía, no por dificultades técnicas, porque la ciencia tiene, afortunadamente, medios de resolverlas; ni tampoco por dificultades pecuniarias, porque el dinero está siempre dispuesto á ir á cualquier empresa cuando sabe que tiene rendimiento seguro; ni tampoco por dificultades de orden diplomático, porque en las negociaciones diplomáticas siempre hay una nación que se impone á las demás, ya que no por la persuasión, por la fuerza. No se ha cortado el istmo de Panamá porque no se ha reconocido de una manera clara y determinada su necesidad para el comercio en general. Grandes eran las dificultades que se ofrecían para cortar el istmo de Suez, y sin embargo, el canal se abrió. No sé yo tampoco si con el Canal de Suéz ocurriría lo que viene sucediendo con el de Panamá. Lo que sí puede asegurarse es que todas esas grandes empresas han subido á más del triple y del cuádruplo de lo que en realidad debieran haber costado; pero ese exceso de coste ha quedado luego compensado con los inmensos beneficios que de ellas se han reportado.

El Canal de Suez tiene sobre el de Panamá una ventaja grandísima, y es la de unir, á través del mar Rojo, dos continentes, el europeo y el asiático, de producciones, de costumbres y de ideas completamente distintas; es decir, que hay, por decirlo así, una diferencia potencial en la manera de ser de esos dos continentes, que ha hecho se establezca entre ellos una corriente en todas las manifestaciones de la vida.

Por lo general, el fracaso de las grandes empresas, sobre todo las de transportes marítimos, obedece á que todas ellas se inspiran en el deseo, en el afán del lucro, sin haber estudiado antes científicamente el asunto, á fin de poder apreciar si ese negocio que va á emprenderse está ó no en pugna con las leyes de la Naturaleza. Para establecer una corriente comercial entre dos puntos, no cabe duda que lo primero que se requiere es que haya

entre ellos diferencia de producción; de igual modo que no es posible una corriente de agua entre dos puntos sin que exista una diferencia de nivel, no hay tampoco corriente comercial entre dos pueblos sin que exista diferencia de producción, bien en cantidad, bien en calidad. Supongamos que dos países producen trigo, y que los dos tienen la misma densidad de población, viéndose obligados á emplear ese mismo trigo para la alimentación de sus habitantes; tened la seguridad de que esos dos países no cambiarán trigo porque lo necesitan. Pero imaginemos que uno de esos países produce trigo en cantidad mayor que la que necesita para alimentarse, y que el otro produce café en iguales condiciones; en ese caso lo que sobre de trigo en un país irá al otro donde sobra café, y el que tiene café de sobra lo mandará al país productor de trigo. Tenéis, pues, establecida inmediatamente la corriente comercial entre dichos países. Se dirá: y si ambos países produjeran sólo trigo, ¿no podría establecerse entre ellos corriente comercial? Sí que podría haberla; de la misma manera que hay corriente hidrodinámica entre dos líquidos de distinta densidad, puede existir corriente comercial entre dos países de distinta densidad de producción. Puede ocurrir que uno de esos países produzca trigo con exceso, ocurriéndole al otro lo contrario, y por tanto el trigo que á uno le sobra irá al que produce menos.

Las producciones de Asia eran completamente distintas de las de Europa, y claro es que había elementos para que pudiera establecerse una poderosa corriente comercial entre ambos continentes.

Pero el viaje por el cabo de Buena Esperanza era excesivamente largo. Los barcos de vela invertían, por término medio, unos cinco meses en la ida é igual período de tiempo en el retorno, y permanecían en los puertos, para las operaciones de carga y descarga, otros dos meses; total, un año. Así se explica que cuando alguno tenía que hacer uno de esos viajes, se despidiera de la familia seis ó siete meses antes de emprenderlo, por lo largo y

peligroso que era. Vino la navegación de vapor, y ésta fué indudablemente la que más influyó en la apertura del Canal de Suez, porque en el transporte de las mercancías en ese viaje por el cabo de Buena Esperanza se podían resistir perfectamente los fletes que se pagaban al barco de vela; pero no sucedía lo mismo haciendo el transporte en barcos de vapor. Por consiguiente, había que acortar inmediatamente el camino; y téngase presente que el camino más corto, en el sentido comercial, no es el más corto geométricamente, sino el que presenta menos resistencia, y la resistencia en la cuestión de los transportes está en los fletes. Por lo tanto, aquel camino que cueste menos para el transporte de las mercancías, aunque sea más largo geométricamente, será el mejor para el comercio; de igual manera que el agua, al descender de las montañas, no sigue el camino más corto, sino aquel que le ofrece menos resistencia.

Vino la apertura del Canal de Suez, y todo el transporte marítimo del cabo de Buena Esperanza se pasó al Mediterráneo y por el Canal de Suez al mar Rojo, siguiendo su camino al extremo Oriente. Antes de abrirse dicho canal había un ferrocarril que iba desde Alejandría á Suez; llegaban los barcos hasta el primero de dichos puntos; y desde allí los transportaban á Suez por medio del ferrocarril, donde eran de nuevo embarcados para que siguieran su camino. Esto constituía una verdadera complicación, porque exigía tiempo y resultaba costoso. Así, pues, era preciso evitar ese inconveniente, lo cual no se lograba más que cortando el istmo, y á ello se opuso muy especialmente Inglaterra, no porque no reconociese la utilidad de ese canal, sino porque no era ella la que intervenía en él con todo su predominio oficial; pero al fin el inconveniente se venció, porque así lo exigían los intereses de Europa, se abrió el canal, y por allí se han llevado todas las mercancías de Europa hasta el extremo Oriente. En una palabra, que el Canal de Suez era de indispensable necesidad para el comercio de Europa, y por eso se abrió.

Vamos á ocuparnos ahora del canal interoceánico americano, prescindiendo del sitio en que pueda abrirse. Si nos fijamos en el continente americano, vemos que existe en él una cadena de montañas que se llama de los Andes, que, arrancando desde las costas del Noroeste, viene corriendo hasta el cabo de Hornos. Determinan esta cadena de montañas dos vertientes en el continente americano: la vertiente oriental y la occidental, como se ve aquí *(señalando á un mapa que tiene á su derecha el orador)*. La vertiente oriental, ó sea la que viene hacia el Atlántico, es inmensamente grande, comparada con la vertiente occidental, ó sea la que va hacia las costas del Pacífico; tanto, que podemos decir que ocupa las nueve décimas del continente americano. Los ríos de esta vertiente, que son el Plata, el Amazonas, el Orinoco, el Magdalena y el Missisipí y San Lorenzo con sus grandes afluentes, vienen á verter sus aguas al Océano Atlántico. No cabe duda que, siguiendo una ley natural, se ha de procurar aprovechar para el transporte de los productos que hay en esa parte de América, las corrientes de los ríos, porque el transporte por corriente de agua está, con respecto al transporte por tierra, en una relación de uno á diez y seis, es decir, que sale diez y seis veces más económico por agua, sea río ó mar, que por tierra. Por consiguiente, esos grandes ríos y sus afluentes han de ser una red grandísima de comunicación que ha de servir para traer todas las mercancías de esa región de América á los puertos del Atlántico. De suerte que los productos de esa parte de América no necesitan, para venir á Europa, pasar por el canal interoceánico. Hasta la Naturaleza misma parece que se opone á la apertura de ese istmo. A su vez, la vertiente occidental (que es la más estrecha y cuyas producciones de las zonas templada y tropical servirán para hacer entre ellas el intercambio), por una ley natural también ha de llevar sus mercancías á las costas del Pacífico.

Hay quien cree que el canal interoceánico presenta ventajas grandes al comercio europeo, puesto que po-

drá ponerle en comunicación con Australia, China, Japón, Borneo y Sumatra, etc., por vía más corta.

Este es un error capital, entre otras cosas, porque algunos de dichos puntos, como la India, resultan más distantes por esa derrota. Y para que veais las distancias aproximadas que hay, voy á leer unos datos comparativos;

DE LIVERPOOL	Via Suez. — *Millas.*	Vía Canal Panamá. — *Millas.*
A Singapore................	7.958	14.326
Hong Kong..............	9.810	13.786
Yokohama................	11.765	12.111
Melbourne..............	11.350	12.748

DESDE NUEVA YORK	Via cabo de Hornos — *Millas.*	Via Panamá. — *Millas.*
A San Francisco............	14 840	4.946
Estrecho de Behering......	17.021	8.026
Acapulco..............	12.071	3.122
Callao.................	10.689	3.701
Guayaquil...............	11.471	3.053
Valparaíso..............	9.750	4.688

DESDE NUEVA YORK	Via Suez. — *Millas.*	Via Panamá. — *Millas.*
A Singapore................	11.549	11.578
Hong Kong.............	13.401	11.038
Yokohama..............	15.314	9.863
Melbourne..............	14.920	10.000

DESDE NUEVA ORLEANS	Via Suez. — *Millas.*	Via Panamá. — *Millas.*
A Singapore..............	12.100	10.865
Hong Kong.............	13.650	10.325
Yokohama.............	14.650	8.650
Melbourne.............	14.790	9.287

Se ve que es más corta la vía de Suez que la del Canal de Panamá ó interoceánico para ir desde Liverpool al Este de Asia ó Australia, diferencia tanto mayor cuanto más al interior del Mediterráneo esté el puerto europeo.

En cambio, si se compara la distancia desde Nueva York alcanza una ventaja grandísima la vía del canal interoceánico para ir al Asia, excepto para Singapore, que es casi igual.

Pero hay otro inconveniente de mayor gravedad todavía que ese de la distancia. Sale un barco de Liverpool para el extremo Oriente, y supongamos que va al Japón. Es muy raro que los trasatlánticos modernos, que tienen, según hemos dicho, una capacidad de 10.000, 12.000 ó más toneladas, salgan cargados hasta los topes para el puerto de su destino; salen con carga general, para ir tomando mercancías en las distintas escalas que tienen que ir haciendo durante el trayecto. Pues bien, si sale ese barco de Liverpool para el Japón y va por el Canal de Panamá, lo primero que tiene que hacer es atravesar el Océano Atlántico, verdadero desierto, como son todos los océanos, donde no existe comunicación con nadie, y, por consiguiente, no puede hacer el barco ninguna operación de carga. De modo que la carga que ha sacado de Liverpool llega íntegra hasta Panamá; como éste es punto de tránsito, no hay tampoco posibilidad de realizar allí operación alguna, y llega el barco al Japón, después de atravesar el Océano Pacífico, sin hacer ninguna operación de carga ni descarga. En cambio, si ese barco que sale de Liverpool entra en el Mediterráneo y hace escala en Alejandría, Arabia, Indostán, Malaka, China, etc., en cada uno de esos puntos va tomando y dejando carga, porque á los barcos les sucede lo que á las líneas férreas, tienen que ir buscando los centros de producción, tomando y dejando carga y no atravesando desiertos. Esta es una de las razones principales por que no se ha hecho aún esa gran vía africana, el ferrocarril que se llama transahariano, porque tropieza con el gran inconveniente de que tiene que atravesar otro océano no de agua,

sino de arena, el desierto de Sahara, que es peor todavía. Sucede en esto una cosa parecida á lo que ocurre con los tranvías. Supongamos que un tranvía parte de los Cuatro Caminos y tiene orden de no parar hasta la Puerta del Sol. Podrá suceder que salga lleno de viajeros de los Cuatro Caminos, y podrá ocurrir que salga con la mitad de los que pueda conducir; pero salga con pocos ó con muchos, tiene que llegar hasta la Puerta del Sol, sin detenerse; mientras que si la Compañía, como así lo hace, determina que ese tranvía pueda parar en sitios convenientes para tomar y dejar pasajeros, es posible que durante el trayecto se haya llenado tres ó cuatro veces. Así, pues, los barcos tienen que rehuir á todo trance los grandes océanos, porque mientras un barco está en el mar es un capital que consume y no produce. Se consigue que produzcan llevándolos por aquellos sitios que puedan dar rendimientos á sus fletes. De consiguiente, el Canal de Suez para Europa es necesario; el de Panamá es conveniente, pero no de necesidad, porque el gran comercio que sostiene con el extremo Oriente ha de ir siempre por el Canal de Suez; el que sostiene con América lo verifica por el Atlántico, y el que pueda realizar por el canal interoceánico no será suficiente para dar á este último la vida que muchos suponen.

Yo creo, sin embargo, que desde el momento que en esa cuestión ha intervenido una nación como los Estados Unidos, el Canal de Panamá se hará; pero todavía ha de tardar muchos años, porque no se ven claramente los rendimientos que pueda proporcionar. Que al continente americano le conviene ese canal interoceánico es indudable; pero los *yankees* harán el canal, más que por interés comercial, por un interés puramente militar. Ellos lo necesitan, porque así lo exigen las condiciones estratégicas de su país. Con costas en el Océano Atlántico, con costas en el Océano Pacífico y dominados de ese espíritu de imperialismo tan grande que todos conocemos, se ven en el caso de sostener una escuadra en las aguas del Pacífico y otra en las del Atlántico. De consi-

guiente, lo que les conviene es abrir ese canal en condiciones tales como tratan de hacerlo, que sea propiedad exclusiva de ellos, que sea como una finca americana, sin que haya intervención por parte de ningún país. De ahí que se hayan decidido á proteger la independencia de la República libre, que llaman ellos de Panamá.

Una de las cosas de que viven los pueblos fuertes, como Inglaterra y los Estados Unidos (y es esa una ley humana que desgraciadamente no hemos sabido apreciar nosotros en nuestra política), es de utilizar el sentimentalismo de los demás en beneficio de ellos. Nadie explota más el sentimentalismo ni la filantropía para la raza negra en el continente africano, que los ingleses. Pues con esa filantropía se han ido comiendo más de media Africa, y á los negros no se los comen porque se conoce que no les saben muy bien. *(Risas.)* Pero también los están explotando, porque es horrible la conducta que sigue el pueblo inglés en el continente africano con esa desgraciada raza; y digo horrible, porque Inglaterra, que ha sido la nación que ha tremolado más la bandera de la filantropía, que ha sido la que ha convocado congresos antiesclavistas, la que ha mandado barcos de guerra en persecución de los negreros, la que ha llevado á cabo los horrores más grandes contra los negreros mismos y, sin embargo, con ese procedimiento se ha ido quedando con todo el continente africano, y si no extermina de aquellos sitios á los negros es porque puede utilizarlos como instrumento de trabajo.

Y es, señores, que el comercio, cuando es colectivo, resulta más cruel todavía, porque la colectividad no tiene corazón; no tiene más que el sentimiento de la codicia y de la avaricia. Los *yankees* que se han declarado ahora protectores de esos panameños, los *yankees* que tienen tremolada la bandera de la libertad y la bandera de Monroe para proteger las Repúblicas hispano-americanas, bandera terrible para aquellos que creen en ella, que nó saben que es una especie de árbol del manzanillo á la sombra del cual irán muriendo todos los que bajo

ella se cobijen, esa nación ha cogido la República del Panamá y le ha dicho: «Tú ¿qué quieres? ¿Emanciparte de Colombia? Aquí estoy yo para garantizar esa independencia; vamos á firmar un tratado».

Voy á leer á ustedes el tratado que ha firmado los Estados Unidos con Panamá:

«Artículo 1.º Los Estados Unidos garantizan el mantenimiento de la independencia de la República de Panamá.

Art. 2.º Panamá concede á los Estados Unidos el alquiler á perpetuidad, ocupación y dominio de la faja de tierra donde se ha de construir el canal interoceánico. De cada lado del centro de la línea ha de haber una extensión de cinco millas.

El canal será construído en la zona que comienza en el mar Caribe, extendiéndose tres millas marinas y cruzando el istmo de Panamá hasta entrar en el Océano Pacífico, contando provisionalmente con las bahías de los puertos de Panamá y de Colón y las adyacentes á dichas ciudades, las cuales están incluídas dentro de los límites de la zona arriba descripta.

Panamá concede además á los Estados Unidos á perpetuidad, el uso, ocupación y dominio de otros terrenos y aguas de fuera de la zona ya citada y que puedan ser necesarias y convenientes para el sostenimiento, operación, salubridad y protección de dicho canal ó de algunos otros canales auxiliares ú obras necesarias á las exigencias de esta empresa.

Panamá concede igualmente á los Estados Unidos, á perpetuidad, el uso, ocupación y dominio de todas las islas situadas dentro de los límites de la zona arriba descripta. (Hay un grupo de pequeñas islas, como Perico, Nao, Culebra, etc.)

Art. 3.º Panamá concede á los Estados Unidos todos los derechos, poder y autoridad dentro de la zona mencionada descrita en el art. 2.º

Panamá habrá de abstenerse de todo ejercicio de autoridad en esta faja, dejando, como se dijo, toda ella á los Estados Unidos.

Art. 4.° Como derechos subsidiarios á los ya citados, Panamá concede á perpetuidad á los Estados Unidos el derecho de usar ríos, corrientes, lagos y presas dentro de los límites de la nueva República, para la navegación, para tomas de agua ó para otros fines necesarios y convenientes á la construcción, fomento, operación y protección del canal.

Art. 5.° Panamá concede á los Estados Unidos, á perpetuidad, el monopolio para la construcción y operación de todo sistema de comunicación por el canal ó por ferrocarril á través del territorio entre el mar Caribe y el Océano Pacífico.

Art. 6.° Panamá se compromete á no anular de ninguna manera los títulos y derechos de propietarios particulares de terrenos situados dentro de dicha zona ó dentro de los límites de los canales alquilados ó concedidos á los Estados Unidos en virtud de las prescripciones de este tratado, ni intervendrá con ningún derecho en los caminos públicos que pasen por el precitado territorio, á no ser que surgiera alguna dificultad entre algunos propietarios y el Gobierno de Panamá. En este caso habrá de nombrarse una Comisión mixta, integrada por representantes de los Estados Unidos y de Panamá, los cuales se encargarán de resolver la dificultad.

Art. 7.° Panamá concede á los Estados Unidos, dentro de los límites de los ciudades de Panamá y Colón y de sus bahías adyacentes, el derecho de adquirir por compra, ó por ejercicio del derecho de dominio, terrenos, edificios, manantiales y otras propiedades necesarias y convenientes á la construcción, fomento y protección del canal. Las caídas y distribución del agua en Panamá y Colón serán hechas por cuenta de los Estados Unidos, cuyos agentes ó nombrados serán autorizados para recaudar contribuciones por el líquido. Al cabo de cincuenta años, esas caídas de agua pasarán á la propiedad de Panamá y Colón respectivamente. El uso del agua será libre para los habitantes de estas ciudades.

Art. 8.° El Gobierno de Panamá conviene en que

cumplirá á perpetuidad con los reglamentos sanitarios que prescriban los Estados Unidos, y en caso de que el Gobierno de Panamá no pudiese ó dejase de cumplir con lo pactado, los Estados Unidos se hará cargo de ello.

Panamá concede á los Estados Unidos el derecho y autoridad de mantener el orden público, caso de que Panamá no pudiera hacerlo en Panamá y Colón.

Art. 9.º Panamá otorga á los Estados Unidos todos los derechos para negociar el traspaso de las concesiones de la Compañía del Canal de Panamá y de la Compañía del ferrocarril de Panamá, como resultado de la traslación de soberanía de Colombia á Panamá sobre el istmo, y autoriza á la nueva Compañía del Canal de Panamá á vender sus derechos á los Estados Unidos, así como á la Compañía del ferrocarril de Panamá.

Art. 10. Panamá declara libres en todo tiempo los puertos conectados con el canal, incluso Panamá y Colón, para los buques de los Estados Unidos.

Art. 11. Ninguna clase de contribución será impuesta para los barcos que presten sus servicios en los trabajos del canal, ferrocarriles y obras auxiliares necesarias para la construcción del canal.

Art. 12. Queda convenido que las líneas del telégrafo y del telefóno cuando sean establecidas podrán estar conectadas con el sistema de Panamá y habrán de servir tanto para asuntos del público como privados.

Art. 13. Panamá permitirá la inmigración y libre acceso á las tierras de su dependencia á los obreros y empleados en las obras del canal, cualquiera que fuere su nacionalidad.

Art. 14. Los Estados Unidos podrán importar en cualquier tiempo en dicha zona, libre de impuestos y contribuciones, maquinaria, materiales y todo lo necesario para la construcción del canal.

Art. 15. Los dos Gobiernos interesados se comprometen á perseguir, capturar y aprisionar dentro de dicha zona á la gente criminal.

Art. 16. Panamá concede á los Estados Unidos el uso

de todos los puertos de la República, abiertos al comercio, como sitios de refugio para alguno de los buques empleados en las obras del canal, y, en general, para toda embarcación que se encuentre en peligro, sin cobrar derechos de tonelaje.

Art. 17. Cuando el canal esté construído, la entrada á él será neutral á perpetuidad.

Art. 18. El Gobierno de Panamá tiene el derecho de transportar por el canal tropas y municiones de guerra en todos tiempos sin pagar impuestos.

Art. 19. Si en virtud de algún tratado existente entre Panamá y una tercera nación pudiera haber algún privilegio ó concesión relativa á los medios de comunicación interoceánicos, Panamá, en caso de que sus términos sean incompatibles con la presente convención, dará por cumplido dicho tratado.

Art. 20. Toda clase de derechos y privilegios serán concedidos á los Estados Unidos para entrar en negociaciones con el representante de la nueva Compañía del Canal de Panamá, á fin de arreglar algunas demandas de naturaleza pecuniaria que se entablasen á causa de la adquisición de las concesiones del canal por los Estados Unidos.

Art. 21. Panamá renuncia á conceder á los Estados Unidos participación en las obras del camino de hierro del canal, á causa de existir aún ciertas dificultades con la Compañía.

Art. 22. Si llegará á ser necesario alguna vez emplear fuerza armada para la seguridad y protección del canal, los Estados Unidos tendrá derecho para usar de su policía, desembarcar fuerzas navales ó establecer fortificaciones.

Art. 23. Como precio por el derecho de usar de la zona concedida en esta convención por Panamá á los Estados Unidos, esta República acepta pagar á Panamá la suma de 10 millones de pesos en oro y una anualidad de 250.000 pesos mientras dure esta convención.

Art. 24. Ningún cambio de Gobierno, leyes ó trata-

dos podrá hacer Panamá sin consentimiento de los Estados Unidos.

La presente convención ha sido firmada por duplicado y se le han puesto los sellos respectivos.—Dada en la ciudad de Washington el día 18 de Noviembre del año de Nuestro Señor 1903.—(Firmado.) *John Hay.—P. Bunau Varilla.*»

Salta á la vista de este tratado lo mermada que queda la soberanía de la nueva República de Panamá, convirtiéndose en feudo de la norteamericana.

Pudiera haber evitado Colombia esta desmembración de su territorio si sus naturales hubieran dedicado sus esfuerzos al levantamiento económico del país y no al sostenimiento de luchas intestinas, cuyas causas han sido los enconos personales de sus jefes políticos, que traducidos en guerras civiles han debilitado la cohesión interna del Estado en beneficio de los intereses de un pueblo fuerte que lleva por lema en su política la expansibilidad comercial.

Realizadas las obras del canal, será éste arteria por donde circulará la vida mercantil yanqui, y su influencia se sentirá dentro del circuito cuyos polos están en las aguas que bañan las dos importantes poblaciones: Nueva York y San Francisco.

Algunos espíritus sensibles verán en este acto realizado por la República yanqui un abuso del derecho de la fuerza; pero dejando á un lado sensiblerías y admitiendo los hechos como consecuencias de las necesidades de los pueblos, fatalmente, y por ley de necesidad, no podía permanecer por más tiempo cerrado al paso de la navegación por el istmo, cuya apertura exige el interés comercial y económico de un continente.

Cuando los pueblos quieren vivir creyendo que no hay intereses más allá de sus fronteras y que su vida política no afecta á las de otras naciones, suele verse en el caso de la República de Colombia, que ha perdido un pedazo de su territorio que aprovechan, no los que han realizado una ficticia independencia, sino los que real-

mente pueden y tienen medios de convertirlo en instrumento útil para el trabajo humano.

Este es el tratado que ha convenido con los Estados Unidos esa República que se llama libre. Yo dejo á la consideración de las personas que me honran con su presencia los comentarios á que dicho tratado se presta.

Hay tres estados en la República del Norte de América, que son Washington, Oregon y California, de una gran riqueza minera, forestal y agrícola en su parte Sur, sobre todo el de California, al que por su clima y por sus producciones se le llama la Italia de los Estados Unidos, y la vida de esos tres estados depende en primer término del extremo Oriente. Los últimos hechos desarrollados entre Rusia y el Japón benefician á los *yankees* de una manera notable. Los *yankees* aspiran á la hegemonía del Océano Pacífico, porque se consideran con suficientes fuerzas económicas, militares y navales para ello. Esta lucha que hoy tiene lugar en las aguas de China entre el Japón y Rusia, con tanto éxito para el primero de dichos imperios y con tanta desgracia para Rusia y para Europa, no está beneficiando á nadie más que al pueblo *yankee*. A los Estados Unidos lo que les conviene es que ni Rusia ni ninguna otra nación de Europa ejerza influencia en las costas de Asia.

Conocido es de todos lo que ocurre hoy en Inglaterra con el proteccionismo, el cual se ha de acentuar mucho más si aquel imperio llega á realizar la política imperialista sostenida por Chamberlain, que se concreta, por decirlo así, á la aplicación del proteccionismo para todas las demás naciones y el establecimiento del librecambio entre la metrópoli y sus colonias. Inglaterra ha sido siempre librecambista y sigue siéndolo. Lo que hay es que ahora no puede luchar con la concurrencia de los demás países de Europa, y para no luchar con ellos y sostener el librecambio, como ella se considera con todas sus colonias un mundo tan grande como el resto de Europa, dice: establezcamos el librecambio con las colonias y cerremos las puertas á las demás naciones. Como

los Estados Unidos resultan muy perjudicados con esa política económica, han puesto sus miras en China, y esa es la razón de que vean con gusto los desastres de Rusia, aunque al propio tiempo les produce cierto disgusto, que se va acentuando bastante, la preponderancia del Japón; pero esperan que esa preponderancia llegará sólo hasta los límites que ellos tengan por conveniente.

Pues bien, todas esas producciones de la costa occidental del continente americano han de ir, por una ley natural, hacia las costas de Asia, hacia las costas del Japón y hacia los puertos sudamericanos.

No podemos olvidar que enfrente de la República de Chile hay otro continente que entrará en relaciones económicas y comerciales, porque los pueblos no pueden vivir en el aislamiento. Dada la facilidad que existe para las comunicaciones, se han de establecer líneas de vapores entre Chile y la Australia, entre la República Argentina y el cabo de Buena Esperanza. ¿Qué razón hay para que exista esa corriente comercial tan inmensa entre el Norte de América y las naciones de Europa y Asia y no pueda establecerse el intercambio de producciones entre el Sur de América y las regiones Australianas y Sur-Africanas? Esto último ha de realizarse, indudablemente, porque ha de resultar beneficioso para los respectivos países.

Y como no quiero molestar más la atención de las personas que han tenido la dignación de venir á escucharme, pongo aquí término á esta desaliñada conferencia, dándoles un millón de gracias por la bondad que me han dispensado.

He dicho.




HARVARDIANAE
VE
RI